Deutscher Bundestag **Drucksache 19/526**

19. Wahlperiode 18.01.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Anke Domscheit-Berg, Kerstin Kassner, Jan Korte, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Kostenrisiken bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau

Die mögliche Insolvenz und die Klage gegen die Bundesregierung des Betreiberkonsortiums A1 mobil GmbH &Co. KG, die nach dem sogenannten A-Modell die Autobahn zwischen Bremen und Hamburg betreibt, war Thema in der letzten Sitzung des Haushaltsausschusses in der 18. Wahlperiode. Der anschließende Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (vgl. Ausschussdrucksache 18/4491) beantwortete nur einen Teil der Fragen, die verschiedene Mitglieder des Ausschusses an die zuständigen Ministerien in Bezug auf die Mauterhebung und die juristischen Auseinandersetzungen mit den Betreibergesellschaften gerichtet hatten.

Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller sind wesentliche Informationen bezüglich von Kostenrisiken für den Bundeshaushalt für dieses und andere Projekte der Öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) der Öffentlichkeit und dem Parlament nicht mitgeteilt worden. Es ist zu befürchten, dass auch hier – wie bei vielen anderen ÖPP-Projekten – den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern höhere Kosten als ursprünglich prognostiziert entstehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Forderungen in jeweils welcher finanziellen Höhe mit jeweils welcher Begründung macht die A1 mobil GmbH & Co. KG in der Klage gegen die Bundesregierung geltend, die der im Auftrag der Bundesregierung handelnden Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr am 19. September 2017 zugestellt wurde (vgl. Ausschussdrucksache 18/4491, S. 7)?
2. Wie ist der aktuelle Stand dieses Rechtsstreits (bitte stattgefundene sowie anstehende Gerichtstermine angeben)?
3. Welche Banken oder andere Finanzinstitutionen treten als Gläubiger gegenüber der A1 mobil GmbH & Co. KG bzw. gegenüber der Bundesregierung im Falle einer Insolvenz der genannten Betreibergesellschaft auf?

4. Wie hoch waren die Zahlungen des variablen Teilbetrags der Autobahnmaut an die A1 mobil GmbH & Co. KG im Zeitraum von einschließlich 2008 bis heute (bitte monatsweise aufschlüsseln)?
5. Wie soll der Betrieb des genannten Autobahnabschnitts im Falle einer Insolvenz des Betreiber-Konsortiums sichergestellt werden und welche finanziellen Risiken für den Bundeshaushalt bestehen in diesem Fall?
6. Welche Forderungen in jeweils welcher finanziellen Höhe mit jeweils welcher Begründung macht die Pansuevia GmbH & Co. KG in ihrer Klage gegenüber der Bundesregierung geltend?

   Wie ist der aktuelle Stand der von der Bundesregierung beantragten Klageabweisung (vgl. Ausschussdrucksache 18/4491, S. 8)?
7. Gibt es weitere Klagen von Seiten der Betreibergesellschaften gegenüber der Bundesregierung bezüglich höherer Zuweisungen aus Mauteinnahmen oder der Vertragsgestaltung im Rahmen von ÖPP-Projekten bei Bundesautobahnen?
8. Welche Kosten in welcher Höhe sind den beteiligten Bundesministerien bis jetzt für die juristische Auseinandersetzung mit den genannten Prozessgegnern entstanden?
9. Welche Haushaltsansätze wurden durch Ergänzungsvereinbarungen zu den Konzessionsverträgen mit privaten Betreibern von Bundesautobahnen in der Vergangenheit geändert und um welche Beträge handelt es sich jeweils (vgl. Ausschussdrucksache 18/4491, S. 8)?
10. Warum kann das Abrechnungssystem der Autobahnmaut keinen Unterschied zwischen den verschiedenen Gewichtsklassen von LKWs (LKW zwischen 7,5t und 12t sowie LKW schwerer als 12t) machen, der entscheidend dafür ist, ob korrekte Zahlungen an die Betreiber erfolgen (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/lkw-maut-neue-maut-panne-belastet-dobrindt-1.3660054)?

    a) Seit wann ist dies der Bundesregierung bekannt?

    b) Seit wann und wie hat die Bundesregierung darauf gedrängt, dass dies abgestellt wird?

    c) Werden die den privaten Betreibern zustehenden Mauteinnahmen vom Bund zugewiesen oder vom Mautbetreiber Toll Collect direkt an die Konzessionsnehmer überwiesen?
11. In welcher Höhe wurden Einnahmen aus der Autobahn-Maut für LKW unter zwölf Tonnen Gewicht bis heute an private Betreiber gezahlt, auf die diese keinen Anspruch hatten?

    Welche Beträge wurden jeweils unter Vorbehalt gezahlt (vgl.: www.sueddeutsche.de/wirtschaft/lkw-maut-neue-maut-panne-belastet-dobrindt-1.3660054; bitte monatsweise ab Oktober 2015 nach Betreiber und einzelnem ÖPP-Autobahnprojekt ausweisen)?
12. Wie hoch waren insgesamt die Maut-Einnahmen für LKW unter zwölf Tonnen, die seit Einführung im Jahr 2015 erhoben wurden (bitte insgesamt und pro Jahr angeben)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Sieht die Bundesregierung einen möglichen Interessenkonflikt darin, dass die Vinci Concessions Deutschland GmbH als Gesellschafter mehrerer Betreibergesellschaften von Bundesautobahnen eine Tochter der Vinci-Gruppe ist, die wiederum über ihre Tochterfirma Cofiroute Teilhaber des Maut-Systems Toll Collect ist (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/lkw-maut-neue-maut-panne-belastet-dobrindt-1.3660054)?

    Wenn ja, warum?

    Wenn nein, warum nicht?

14. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf den Verkauf von Forderungen aus Mauteinnahmen gegenüber dem Bund (bzw. Kredite der Gläubigerbanken der Autobahn-Betreibergesellschaften) an Aurelius Capital Management, Davidson Kempner oder anderer Finanzinvestoren (vgl. www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/a1-mobil-hedgefonds-nehmen-autobahnbetreiber-ins-visier/v_detail_tab_print/20304332.html)?

15. Um welchen Betrag unterschreitet oder überschreitet das Volumen des ÖPP-Projekts auf der A7 zwischen Göttingen und Bockenem barwertig die in der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zunächst kalkulierten Gesamtkosten für das ÖPP-Projekt (vgl. Pressemitteilung des BMVI vom 17. Februar 2017)?

16. Wurden zum Vergleich mit den im Rahmen des Vergabeverfahrens eingegangenen Angeboten privater Bieter unter Berücksichtigung etwaiger Projektänderungen die prognostizierten Kosten bei konventionellen Bau und Betrieb durch den Bund (Public Sector Comparator-Vergleichswert) fortgeschrieben?

    Wenn nein, warum nicht?

17. Wenn ja, um welchen Betrag unterschreitet oder überschreitet das genannte Projektvolumen barwertig diesen Vergleichswert?

18. Welche Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes an der Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau (www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bwv/berichte/langfassungen/2013-bwv-gutachten-wirtschaftlichkeitsuntersuchungen-bei-oeffentlich-privaten-partnerschaften-oepp-im-bundesfernstrassenbau/view) wurden bei der A7 zwischen Göttingen und Bockenem berücksichtigt?

Berlin, den 18. Januar 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333